

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LI.

SEDUTA DI VENERDÌ 25 GENNAIO 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	521
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221. (2649). (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)	521
PRESIDENTE	521, 523
BIMA	522
RUBEO	523
TROISI	523
MARZANO	523
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	523
Disegno di legge (Rinvio):	
Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata. (2648). (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)	524
PRESIDENTE	524
BOGONI	524
ZANIBELLI, <i>Relatore</i>	524
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	524
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	524

La seduta comincia alle 9,30.

BIMA, *Segretario*, legge il verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Marzano Arturo sostituisce, per la seduta odierna, il deputato Ferrari Pierino Luigi.

Discussione del disegno di legge: Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2649).

PRESIDENTE. Avverte che l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, nella seduta del 12 dicembre 1956.

La IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso, in data 23 gennaio 1957, parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

Riferirò, su questo disegno di legge, io stesso.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1957

Ricordo che la nostra Commissione — nella seduta del 5 marzo 1952 — deliberò di accordare alla Società strade ferrate secondarie meridionali una sovvenzione di lire 630 milioni a titolo di concorso straordinario dello Stato sulla spesa per la costruzione della variante al raddoppio di binario sul tronco Barra-Torre del Greco della ferrovia Circumvesuviana.

Tale concorso fu giustificato dalla richiesta fatta dalle amministrazioni dei comuni di San Giorgio a Cremano, Portici e Resina, che invocavano la eliminazione del passaggio di tale ferrovia attraverso la parte interna dei comuni anzidetti, i quali sono gravemente danneggiati dal traffico continuo dei treni, che sono, tra l'altro, destinati ad aumentare di numero.

Il nuovo progetto con la variante, presentato il 9 giugno 1948, era stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 20 novembre 1948, n. 2559.

La decisione di questa Commissione divenne legge 19 marzo 1952, n. 185, il cui articolo 2 determinava le modalità del pagamento di detta sovvenzione.

Senonché, dal giorno 9 giugno 1948 — data del progetto ritenuto ammissibile — alla emanazione della legge 19 marzo 1952 ci furono variazioni dei prezzi in aumento, per cui la società concessionaria presentò una nuova perizia di spesa, aggiornata ai prezzi correnti, e chiese che il contributo di 630.000.000 fosse elevato ad 893.000.000.

La richiesta provocò un nuovo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che — con voto n. 1225 del 14 giugno 1955 — ha ritenuto che il concorso dello Stato doveva essere elevato da lire 630.000.000 ad 808.000.000, riducendo così la pretesa della società concessionaria di ben 85.000.000.

Mi corre l'obbligo di riferire — per dovere di esattezza e di rigorosa obiettività — che la somma di lire 630.000.000, come concorso dello Stato, fu data in misura forfettaria. Per cui è opinabile che essa sia o meno suscettibile di revisione. Con uguale imparzialità devo far presente che l'aumento della spesa, prima ancora che la società iniziasse i lavori, fu sensibile; ragioni di equità, in conseguenza, consigliano di valutare benevolmente la richiesta.

Aggiungo che la variante al progetto iniziale fu imposta alla società concessionaria, e ciò, come ricordato, per eliminare tre passaggi a livello che paralizzano la vita di tre importanti centri abitati a causa del passaggio continuo di treni. Infine, faccio rilevare che la mancata esecuzione del raddoppio della

ferrovia nel tratto da Barra a Torre del Greco, avrebbe due inconvenienti: renderebbe inutili le opere di raddoppio già eseguite sui tronchi terminali e nuocerebbe enormemente all'esercizio della linea ferroviaria.

Pertanto, il Ministero dei trasporti ha predisposto il disegno di legge in esame, che è stato approvato — ripeto — in sede legislativa dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 19 dicembre 1956. Detto disegno di legge consta di quattro articoli. Nell'articolo 1 si eleva il contributo straordinario dello Stato da lire 630.000.000 a lire 808 milioni, con l'articolo 2 si richiamano le norme contenute nell'articolo 2 della legge 19 marzo 1952, n. 185, per tutto ciò che riguarda le modalità di pagamento; nell'articolo 3 la società concessionaria è esonerata dall'obbligo di eseguire il raccordo della ferrovia del Vesuvio, che era stato previsto nel progetto 9 giugno 1948; infine, nell'articolo 4 si stabilisce che il maggiore onere di 178 milioni sarà prelevato dalle convenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse alla industria privata in ragione di lire 90 milioni per l'esercizio finanziario 1957-1958 per l'esercizio finanziario 1957-1958, e di lire 88 milioni per l'esercizio finanziario 1958-1959.

Per tutte le ragioni già esposte, propongo di approvare il provvedimento in esame.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BIMA. Dichiaro d'essere favorevole a questo disegno di legge, perché non concerne una sovvenzione alla Circumvesuviana, bensì ha lo scopo di concedere alla società medesima i mezzi per poter eliminare tre passaggi a livello nel tronco Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, tronco per il quale la Circumvesuviana si è assunta l'onere di costruire il doppio binario.

Credo che sia opportuna questa precisazione, perché altrimenti, se si trattasse di un sussidio, il parere dei colleghi in merito al provvedimento potrebbe essere diverso.

Pur essendo favorevole, debbo, però, rilevare il lungo periodo intercorso tra la legge del 1952 e la presentazione al Senato di questo nuovo progetto di legge, avvenuta il 30 agosto del 1956, ritardo del quale non possiamo non dolerci. In questo frattempo, non essendo stati finanziati i lavori, si sono verificate delle notevoli variazioni nel prezzo dei materiali, cosicché la società è stata costretta a chiedere un aumento del finanziamento. Se fosse stato possibile dare subito l'avvio ai lavori e procedere immediatamente alla stipula dei contratti, si sarebbe potuto evitare l'aumento di 200 milioni, che oggi siamo chiamati ad approvare.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1957

Detto questo, debbo ricordare che la società Circumvesuviana è una delle poche società con bilancio attivo. Essa ha un traffico molto intenso, tanto che sui 60 chilometri di linea ferroviaria che gestisce, viaggiano ogni anno non meno di 50 milioni di persone; inoltre il prodotto chilometrico non è inferiore ai 16 milioni e il coefficiente di esercizio è del 0,87; cioè, per ogni lira di entrata, la spesa è di 0,87, in confronto a certe linee della Sardegna — proprio quelle che abbiano ammodernato — nelle quali il prodotto chilometrico è di sole 200.000 lire.

In considerazione di questa intensità del traffico, che non potrebbe essere superiore, è necessario che vengano forniti i mezzi, affinché la Circumvesuviana possa eseguire le opere per l'eliminazione dei tre passaggi a livello a cui ho accennato.

RUBEO. A nome anche dei miei colleghi di gruppo, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge e mi associo alle considerazioni del collega onorevole Bima.

TROISI. Sono favorevole al provvedimento in esame, il quale investe un problema di carattere generale, quello dei passaggi a livello. L'intensificazione del traffico pone questo problema in primo piano e io mi riservo di svolgere una qualche azione in favore della città di Bari, nella quale, in un certo settore, in seguito allo sviluppo di nuovi rioni, si verifica una completa paralizzazione del traffico per diverse ore del giorno, proprio per la presenza di due passaggi a livello.

MARZANO. Anche io concordo con l'onorevole Presidente e mi dichiaro favorevole alla approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Sono lieto di prendere atto che, come avvenne per la legge del 1952, anche per l'approvazione di questo disegno di legge si sia manifestata una unanimità di consensi.

Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, mentre si compiace per questa unanimità di consensi, fa presente che la variante al vecchio tracciato e, conseguentemente, la redazione del nuovo progetto esecutivo, hanno richiesto molto tempo, anche perché il progetto stesso ha dovuto essere sottoposto alla indispensabile procedura di approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Per tranquillità, sia dell'onorevole Bima sia degli altri onorevoli Commissari, rammento che l'aumento del finanziamento, che viene richiesto, non è in dipendenza del ritardo ulteriore, ma di quello

precedente, cioè relativo al periodo 1948-1952; poiché gli aumenti dei prezzi dal 1952 in poi non sono stati tenuti presenti dall'amministrazione ferroviaria e il maggior contributo che viene concesso riguarda appunto quel periodo.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

La sovvenzione accordata con legge 19 marzo 1952, n. 185, alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali a titolo di concorso straordinario dello Stato nella spesa per la costruzione della variante al raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco della ferrovia Circumvesuviana, giusta il progetto 9 giugno 1948, ritenuto ammissibile dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con voto del 20 novembre 1948, n. 2559, è elevata da lire 630 milioni a lire 808 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

Le modalità per la liquidazione, in relazione all'avanzamento dei lavori, e per il pagamento della sovvenzione di cui al precedente articolo 1 verranno stabilite nell'atto da stipulare a mente dell'articolo 2 della legge 19 marzo 1952, n. 185.

(È approvato).

ART. 3.

La Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali è esonerata dall'obbligo di eseguire il raccordo della ferrovia del Vesuvio, previsto nel progetto 9 giugno 1948.

(È approvato).

ART. 4.

Il maggior onere di lire 178 milioni derivante dalla presente legge sarà fronteggiato con le dotazioni del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, in ragione di lire 90 milioni per l'esercizio finanziario 1957-58 e di lire 88 milioni per l'esercizio finanziario 1958-59.

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

 LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1957

Rinvio della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2648).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952 », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 12 dicembre 1956, e sul quale la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro), in data 23 gennaio 1957, ha espresso in merito parere favorevole.

BOGONI. Credo di interpretare anche il desiderio dei colleghi di altri settori, chiedendo che la discussione di questo disegno di legge venga rinviata. Si tratta di un argomento molto delicato che esige una preparazione particolarmente approfondita.

ZANIBELLI, *Relatore*. Io stesso avevo già prospettato al Presidente l'opportunità di un rinvio della discussione. Non posso, quindi, che associarmi alla richiesta dell'onorevole Bogoni.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non si oppone.

PRESIDENTE. Non ho alcuna difficoltà ad aderire al rinvio, perché riconosco la necessità di affrontare la materia in oggetto dopo adeguato studio. Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge approvato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione alla industria privata » (2649).

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	39
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bensi, Bima, Bogoni, Boidi, Burato, Cacciatore, Cappugi, Cerreti, Cervone, Concas, De Biagi, De Meo, Ducci, Marzano, Ferrari Riccardo, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gatto, Gorreri, Graziadei, Jacoponi, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Pasini, Petrucci, Pintus, Reali, Roasio, Rubeo, Semeraro Santo, Troisi, Viale, Zanibelli.

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI